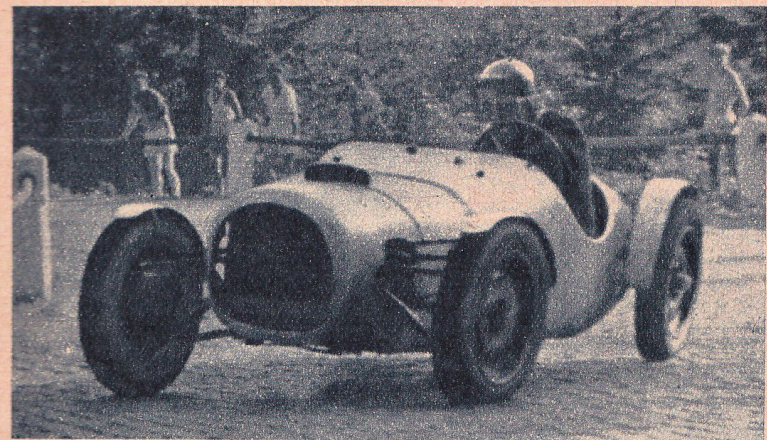


Dzięki dużej mocy (80 KM) i niskiemu ciężarowi (500 kg), najszybszym samochodem sezonu okazał się SAM konstrukcji inż. Piechowskiego. W rękach Timoszka (AMK Warszawa) był bezkonkurencyjny nie tylko w kraju, lecz i na „gościennych występach” w Czechosłowacji. Niespodziewany defekt na ostatniej eliminacji wydarł temu zawodnikowi niemal pewne mistrzostwo Polski.

Silnik Lancia — podwozie BMW. Niestety wysiłek włożony w budowę SAM-a nie był poparty dostatecznymi wkładami finansowymi. Stąd wynik: wóz pozostawiający wiele do życzenia tak pod względem szybkości jak i trzymania się drogi. Wspaniała jazda Jagielskiego (LPZ Warszawa) pozwoliła mu jednak na uzyskanie wicemistrzostwa w klasie do 1600.

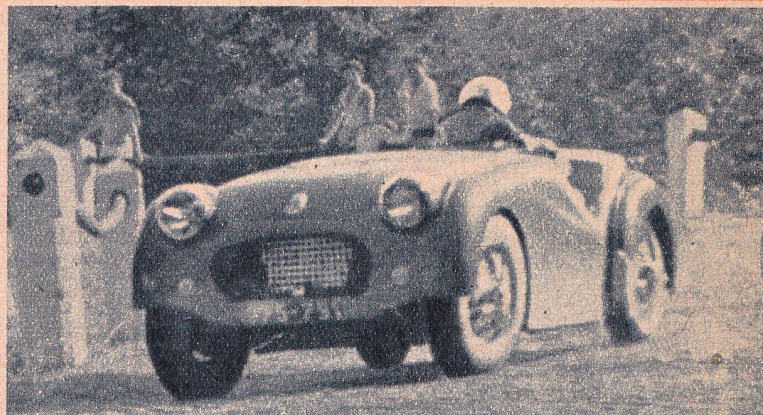
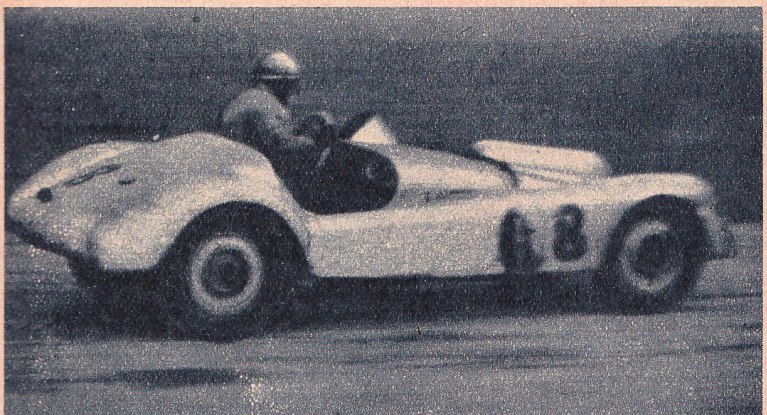


Na czym jeździliśmy w roku 1956?

NASZE SAMOCHODY WYCZYNOWE

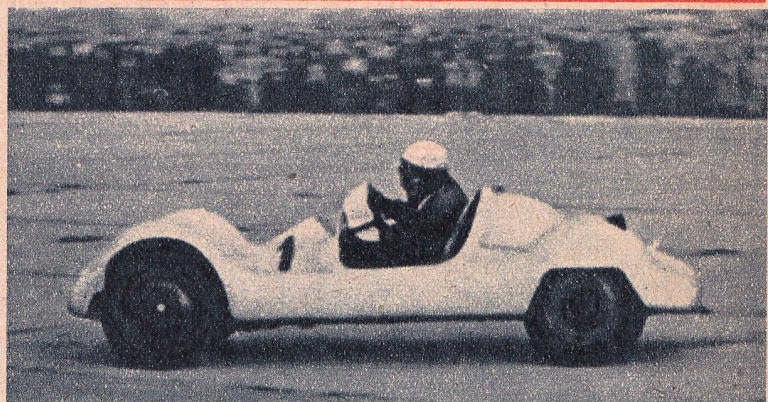
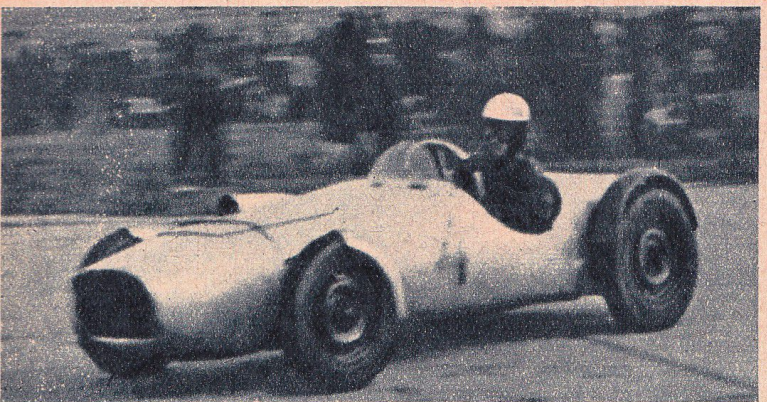
W AKCJI

Mistrz Polski w klasie 750 — Kolečki (AMK Katowice) posiadał bardzo szybkiego SAM-a podbudowanego przystosowanym zespołem napędowym DKW. Przepuszczalnie osiągnęło moc ok. 30 KM.



Nie pomogła ambitna jazda Frydrycha (AMK Częstochowa) — defekty przekreśliły wszystkie szanse na zwycięstwo. Nie jest to „prawdziwy” SAM, bowiem tylko nadwozie jest konstrukcją własną, natomiast podwozie i silnik — BMW 328.

Triumph TR 2 — jedyny fabryczny samochód sportowy powojennej produkcji, biorący udział w naszych imprezach, zawiódł zupełnie pokładane w nim nadzieje. Wiele dziwnych defektów jak np. gotowanie się oleju (!) prześladowało użytkowników tego wozu.



Pierwszy SAM konstrukcji inż. Piechowskiego ma za sobą już dwa lata sukcesów. W ostatnim sezonie wyposażony był w doskonały silnik Flash z mocą podniesioną do około 55 KM. Wyniki? Mistrzostwo Polski w klasach do 1300 i ponad 1600. W Morawskiej Ostrawie, przy bardzo silnej konkurencji Czechosłowaków na sprężnie o poziomie europejskim, Bielak (Start Warszawa) zajął 4-te miejsce.

Nadzieja naszego sportu. Po raz pierwszy zastosowany został do celów sportowych polski silnik „Syrena” 750 o mocy 45 KM, co przy bardzo niskim ciężarze całego wozu (320 kg) pozwoliło na wspaniałe wyniki. Pomimo defektów okresu „zabkowania” Weiner (AMK Katowice) osiągnął na próbach szybkość 150 km/godz., a na wyścigach miał osiągnięcia lepsze od wielu wozów z silnikami większych pojemności. Wszystko więc przemawia za tym, by w klasie 750 rozpoczęła się „era silników Syrena”.